Civil Aviation Tribunal of Canada

1991-92 Estimates

Part III

Expenditure Plan

91-03452/

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1991

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1992-III-78

ISBN 0-660-56301-O

1991-92 Estimates

Part III

Civil Aviation Tribunal of Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective as well as performance information that forms the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by Details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents and to help in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1991-92 4
B. Use of 1989-90 Authorities 5

Section I
Program Overview

A. Plans for 1991-92
   1. Highlights 6
   2. Summary of Financial Requirements 6
B. Recent Performance
   1. Highlights 7
   2. Review of Financial Performance 7
C. Background
   1. Introduction 8
   2. Mandate 8
   3. Program Objective 8
   4. Program Description 8
   5. Program Organization for Delivery 8
D. Planning Perspective
   1. External Factors Influencing the Program 10
E. Program Effectiveness and Performance Information 10

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources
   1. Financial Requirements by Object 13
   2. Personnel Requirements 14
   3. Net Cost of Program 15
B. Topical Index 16

Spending Authorities

A. Authorities for 1991-92 — Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1991-92 Main Estimates	1990-91 Main Estimates
	Civil Aviation Tribunal		
50	Program expenditures	**908**	915
(S)	Contributions to employee benefit plans	**72**	72
	Total Program	**980**	987

Votes — Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1991-92 Main Estimates
	Civil Aviation Tribunal	
50	Civil Aviation Tribunal — Program expenditures	**908,000**

Program by Activities

(thousands of dollars)	1991-92 Main Estimates			1990-91 Main Estimates
	Authorized Person-Years*	Budgetary Operating	**Total**	
Review and appeal hearings	6	980	**980**	987
1990-91 Authorized Person-Years	6			

* See Figure 9, page 14, for additional information on person-years.

B. Use of 1989-90 Authorities — Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)		Main Estimates	Total Available for Use	**Actual Use**
	Civil Aviation Tribunal			
60	Program expenditures	1,052,000	1,052,000	**820,945**
(S)	Contributions to employee benefit plans	67,000	67,000	**67,000**
Total Program — Budgetary		1,119,000	1,119,000	**887,945**

Section I
Program Overview

A. Plans for 1991-92

1. Highlights

- The Civil Aviation Tribunal will continue to provide a system within which review and appeal hearings can be heard quickly, fairly and informally. Hearings are held in all areas within Canada as the Chairman of the Tribunal considers necessary for the proper performance of its functions.

- The Tribunal is forecasting work on approximately 350 files from the aviation community in 1991-92. The total cost of operation for 1991-1992 is estimated at $980,000.

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements ($000)

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Change
Review and Appeals Hearings	**980**	910	70
Person-Years*:			
Controlled by T.B.	**6**	5	1
Other	**2**	2	—
	8	7	1

* See Figure 9, page 14, for additional information on person-years. It should be noted that the Forecast is $77,000 lower than the 1990-91 Main Estimates of $987,000 mainly due to reductions of $20,000 to support Canadian Troops in the Persian Gulf, $44,000 for staffing delays, and other sundry items of $13,000, including Federal Sales Tax.

Explanation of Change: The 1991-92 increase over the 1990-91 Forecast at November 30, 1990 is related to the following items:

	($000)
• Increase in travel by members and staff	10
• Increase in information to aviation community	6
• Increase in professional services, e.g. court reporting and EDP consulting	31
• Increase in average salaries	13

- Increase in purchase of equipment 4
- Increase to contributions to employee benefit plans 6

B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights for 1990-91 include:

- Two hundred and thirty-two new files requesting review and appeal hearings are forecasted for the Tribunal (as at Nov. 30, 1990) and an additional 112 files were carried over from 1989.

Highlights for 1989-90 include:

- Work was performed on two hundred and eighty-six files.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1989-90 Financial Performance

(thousands of dollars)	1989-90		
	Actual	Main Estimates	**Change**
Civil Aviation Tribunal	887.9	1,119	**(231.1)**
Person-Years*:			
Controlled by T.B.	5	6	**(1)**
Other	3	3	**—**
	8	9	**(1)**

* See Figure 9, page 14, for additional information on person-years.

Explanation of Change: The 1989-90 expenditures were 231,100 or 21% lower than the allocated resources. This was due mainly to the following offsetting factors:

	($000)
• Planned additional workshop for all members and staff deferred	(56)
• Under utilization of transportation and communications, including professional consulting services	(175.1)

C. Background

1. Introduction

The Civil Aviation Tribunal was designated a department reporting to Parliament through the Minister of Transport on June 1, 1986. The development of that legislation was prompted by recommendations resulting from the Inquiry on Aviation Safety in Canada, which was conducted by Mr. Justice C.L. Dubin during 1980 and 1981. A key recommendation called for "the creation of a Civil Aviation Appeal Tribunal to hear and review all appeals with respect to any administrative enforcement action taken by the Director of Enforcement or the Regional Directors".

2. Mandate

The mandate of the Civil Aviation Tribunal was provided by the Act to amend the Aeronautics Act, Part 4 of Bill C-36 passed June 1, 1986. Its mandate is to hold review and appeal hearings with respect to administrative enforcement action taken by Transport Canada.

3. Program Objective

To provide the aviation community the opportunity to appeal enforcement decisions or penalties assessed under the Aeronautics Act.

4. Program Description

The Civil Aviation Tribunal is an independent body that responds to requests from the aviation community to conduct hearings into enforcement decisions assessed under the Aeronautics Act. The Tribunal has two levels of hearings to ensure that the applicant(s) have more than one avenue to be heard. The first level is the review, which is usually conducted by one Tribunal member. This hearing is a review of the Minister's decision to cancel, suspend, or based on medical grounds, refuse to renew a Canadian aviation document, or to impose a monetary penalty. Should either party not be content with the decision rendered at this review, each may request (within 10 days of the decision of the review) an appeal hearing (2nd level). The second level hearing is an appeal of the decision rendered by the Tribunal member at the first level. The second level hearing is usually heard by three Tribunal members, one being designated chairman of the panel. The member who heard the first hearing will not be involved in the second hearing. This appeal is based on the arguments, evidence and exhibits presented at the review hearing and contained in the transcript and file thereof. Only new evidence not previously available may be presented at the appeal hearing. For convenience, the hearings are conducted in the various regions of Canada in either official language.

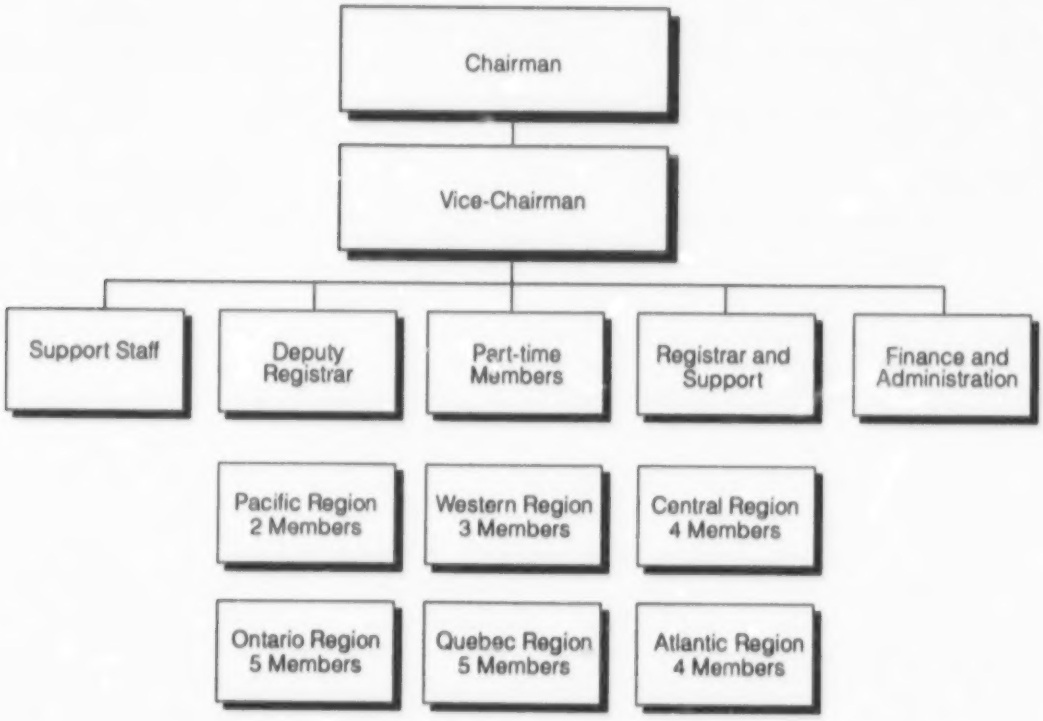
5. Program Organization for Delivery

Organization Structure: The Civil Aviation Tribunal reports to Parliament through the Minister of Transport. The Tribunal's main office is located in the National Capital Region and has a regional office in Toronto. Its Chairman, who is the chief executive officer, is responsible for the direction and supervision of the work necessary to facilitate the functions of the Tribunal. The Chairman and the Vice-chairman utilize other person-years, and their immediate staff account for four person-years. The management of finance and administration account for two person-years. Part-time members are drawn from across Canada and are appointed by order-in-council on the basis of their knowledge and expertise in aeronautics and/or aviation medicine.

Activity Structure: The Civil Aviation Tribunal is engaged in the performance of one activity, Review and Appeal Hearings.

The distribution of person-years by organizational function is shown in Figure 3.

Figure 3: Organization Structure



The lower half of Figure 3 displays the distribution of part-time members by regions. All members report to the Chairman and Vice-Chairman.

Person-year Equivalents: Apart from the 6 person-years utilized by the continuing full-time employees, and the other 2 person-years utilized by the Chairman and Vice-Chairman, the 23 part-time members utilize an equivalent of 4 person-years.

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

Aviation Community: There are approximately 70,932 licensed aviation personnel in Canada and approximately 27,000 registered aircraft. With this volume in the aviation community, the number of infractions of the Aeronautics Act will continue to rise. As a result, the number of requests for hearings received at the Tribunal has steadily increased since its inception in 1986, a result which is beyond the control of the Tribunal.

Government Department: The Enforcement personnel at Transport Canada can, for some infractions assessed under the Aeronautics Act, suspend, cancel or refuse to renew a Canadian aviation document or impose a monetary penalty.

E. Program Effectiveness and Performance Information

The program's effectiveness can be measured by its ability to provide the aviation community with the opportunity to have its cases heard fairly, equitably and within a reasonable period of time. The average number of days lapsed between receipt of an application for a review hearing and the actual hearing is approximately 120, and 90 days for an appeal. The average number of lapsed days before a decision is rendered after the end of a review or appeal is approximately 15.

It is the policy of the Tribunal to hold its hearings at any location within Canada where the alleged infraction took place. This is to permit any witness for either the document holder or Transport Canada to present themselves without too much displacement cost to themselves. As for the Tribunal, resources are required for the members to travel to these locations, no matter how remote they might be.

The basic principles governing the Tribunal are those of independence and objectivity. The extent to which the Tribunal executes its mandate with competent and qualified analysis and sound decisions in the conduct of hearings in reviews and appeals will determine its effectiveness in dealing with the aviation community in Canada.

The Civil Aviation Tribunal represents the only system for ensuring that Canadian Aviation document holders have access to natural justice.

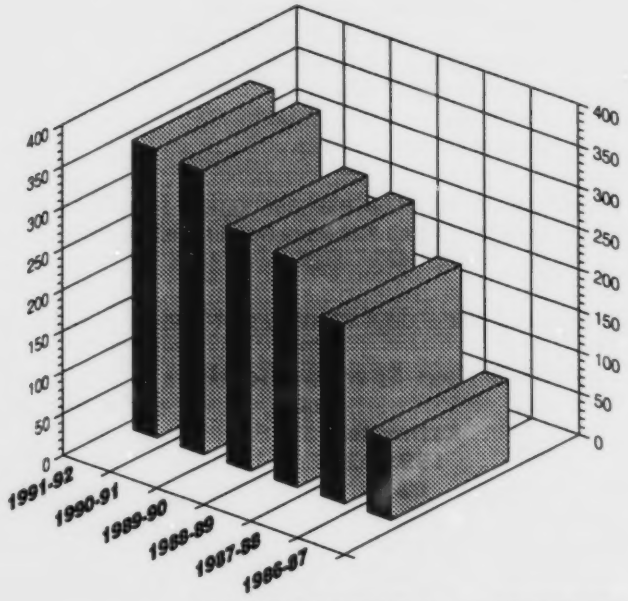
Figure 4: Program Expenditures by Function

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**		Forecast 1990-91		Actual 1989-90		Actual 1988-89	
	$	**P-Y**	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Tribunal executives	**290**	**—**	281	—	225	—	190	3
Hearings and related expenses	**504**	**4**	454	3	444.5	3	477	3
Administration	**186**	**2**	175	2	168	2	177	2
Total	**980**	**6**	910	5	887.5	5	844	8

General workload indicators are the number of applications made to the Tribunal for hearings. It is the Tribunal's mandate to hear any application made, as a result of Transport Canada suspending, cancelling or refusing to renew a Canadian aviation document. These workload indicators cannot be forecasted with 100% accuracy, as they are beyond the control of the Tribunal.

Figure 5 shows the overall increase in requests for hearings since the inception of the Tribunal in June 1986. The figures for 1991-92 and 1990-91 are forecasts and 1986-87 to 1989-90 are actual files.

Figure 5: Civil Aviation Tribunal Case Files since 1986



Note: 1990-91 and 1991-92 are average forecasts only.

Figure 6 shows the distribution of case applications by categories.

Figure 6: Workload Indicators

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**		Forecast 1990-91		Actual 1989-90		Actual 1988-89	
	Cases	**$**	Cases	$	Cases	$	Cases	$
Cases settled without hearings	**132**	**369.6**	132	349.2	118	315.0	100	287.4
Hearings completed	**130**	**364.0**	125	330.7	114	304.3	151	433.8
Cases scheduled	**17**	**47.6**	17	44.9	24	64.8	10	28.8
New cases	**71**	**198.8**	70	185.2	76	202.9	33	94.9
Total	**350**	**980.0**	344	910.0	332	887.0	294	844.9
Average case costs		**2.80**		2.64		2.67		2.87

Although the indicators in Figure 6 are of interest, it is not sufficient to determine all financial implications by simply forecasting the number of applications received by type of infraction and the manner in which they are dealt with. When comparing the type of hearing actions, there are significant variances in resources spent due to uncontrollable contributing factors such as location, time spent on hearings, preparation, decision writing, costs for court reporting, transcripts, facilities and support personnel.

Cases settled without hearings are requests registered with the Tribunal and settled before or on the day the hearing was to take place. In these cases, Transport Canada and the document holder have reached an agreement and/or withdrawn their application. Some of the possible reasons to settle cases without hearings are:

- document holder paid fine before hearing;
- document holder reinstated before hearing;
- withdrawn by Minister;
- withdrawn by document holder;
- allegation withdrawn by Minister; and
- document holder did not show.

Cases scheduled are those that have a hearing date set in the near future. The new cases to schedule are those applications that have been registered but do not have a hearing date set.

Figure 7 shows the number of days spent by part-time members on hearings.

Figure 7: Members' Days Spent on Hearings

Members' Hearing Type	**Estimates 1991-92 Days**	Forecast 1990-91 Days	Actual 1989-90 Days	Actual 1988-89 Days
Reviews	**130**	123	119	175
Appeals	**330**	322	262	255
Total	**460**	445	381	430

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Civil Aviation Tribunal financial requirements by object are presented in Figure 8.

Figure 8: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Personnel			
Salaries and wages	**467**	454	442
Contributions to employee benefit plans	**72**	66	67
	539	520	509
Goods and services			
Transportation and communications	**170**	160	130
Information	**12**	6	6
Professional and special services	**211**	180	186.9
Rentals	**4**	4	4
Purchased repairs and upkeep	**12**	12	14
Utilities, materials and supplies	**30**	26	37
Other subsidies and payments	**2**	2	1
	441	390	378.9
Total operating	**980**	910	887.9
Capital	**—**	—	—
	980	910	887.9

2. Details of Personnel Requirements

Figure 9: Details of Personnel Requirements

	Person-Years* Controlled by Treasury Board			Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provision
	Estimates 91-92	Forecast 90-91	Actual 89-90		
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	1	1	1	17,470 – 72,817	46,021
Program Administration	2	2	2	14,470 – 72,817	43,306
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	2	2	2	16,504 – 40,509	27,496
Secretarial, Typing, Stenographic	1	0	0	16,356 – 40,768	26,889
	6	5	5		

	Other Person-Years*			Current Salary Range	Average Salary Provision
	Estimates 91-92	Forecast 90-91	Actual 89-90		
Senior Levels	2	2	3	59,000 – 132,700	80,220

*** Person-Years** – refers to the employment of one person for one full year or the equivalent thereof (for example, the employment of three persons for four months each). A person-year may consist of regular time personnel (whether in Canada or abroad), continuing and non-continuing, full-time or part-time, seasonal, term or casual employees, and other types of employees.

Controlled person-years are those subject to the control of the Treasury Board. With some exceptions, the Treasury Board directly controls the person-years of departments and agencies listed in the Schedule 1, Parts I and II, of the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board does not control person-years related to Ministers' staff appointed pursuant to Section 39 of the Public Service Employment Act and all appointments pursuant to an Order in Council. Also, the person-years of some departments and agencies may be excluded from Treasury Board Control. Controlled person-years are referred to as "authorized" person-years in Part II of the Estimates.

Other person-years are those not subject to Treasury Board control but disclosed in Part III of the Estimates, on a comparative basis with previous years, in support of the personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the controlled and other person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1990. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Net Cost of Program

Figure 10: Net Cost of Program for 1991-92 ($000)

	Main Estimates 1991-92	Add* Other costs	Estimates Total Program Cost **1991-92**	1990-91
Civil Aviation Tribunal	980.0	118.7	**1,098.7**	1,055.9

* Other costs of $118,700 consist of:

	($000)
• Accommodation received without charge from Public Works	101.0
• Administrative and other accounting services received without charge from Supply and Services	1.0
• Employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs paid by Treasury Board Secretariat	16.7

B. Topical Index

Activity structure		9
Charts	– Files since 1986	11
	– General workload indicators	11
	– Organization	9
	– Program expenditure by function	10
Effectiveness		10
External factors		10
Financial requirements by object		13
Highlights 1989-90		7
Highlights 1990-91		7
Highlights 1991-92		6
Introduction		8
Mandate		8
Members' sitting day requirement		12
Objective		8
Organization Structure		8
Personnel requirements		14
Planning perspective		10
Program by activities		4
Program net cost		15
Review of financial performance 1989-90		7
Spending authorities		4
Summary of financial requirements		6
Use of 1989-90 authorities		5

Tribunal de l'aviation civile du Canada

Budget des dépenses 1991-1992

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1991

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1992-III-78
ISBN 0-660-56301-O

Budget des dépenses 1991-1992

Partie III

Tribunal de l'aviation civile du Canada

Préface

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, les objectifs et les perspectives en matière de planification, ainsi que des données sur le rendement qui servent à justifier les ressources demandées. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics. Cette façon de procéder à pour objet d'assurer une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et de permettre l'évaluation des résultats financiers du Programme au cours de l'année écoulée.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1991-1992 4
B. Emploi des autorisations en 1989-1990 5

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1991-1992
1. Points saillants 6
2. État financier récapitulatif 6
B. Rendement récent
1. Points saillants 7
2. Examen des résultats 7
C. Données de base
1. Introduction 8
2. Mandat 8
3. Objectif du Programme 8
4. Description du Programme 8
5. Plan d'exécution du Programme 8
D. Perspective de planification
1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 10
E. Données sur le rendement et l'efficacité du Programme 10

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
1. Besoins financiers par article 14
2. Besoins en personnel 15
3. Coût net du Programme 16
B. Index par sujet 16

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1991-1992 — Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédit	(en milliers de dollars)	**Budget principal 1991-1992**	Budget principal 1990-1991
	Tribunal de l'aviation civile		
50	Dépenses du Programme	**908**	915
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**72**	72
	Total de l'organisme	**980**	987

Crédits — Libellé et sommes demandées

Crédit (dollars)		**Budget Principal 1991-1992**
	Tribunal de l'aviation civile	
50	Tribunal de l'aviation civile — Dépenses du Programme	**908 000**

Programme par activité

(en milliers de dollars)	**Budget principal 1991-1992**			Budget principal 1990-1991
	Années-personnes autorisées	Budgétaire Fonctionnement	**Total**	
Révisions et appels	6	980	**980**	987
Années-personnes autorisées en 1990-1991	6			

* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter le tableau 9, page 15.

B. Emploi des autorisations en 1989-1990 — Volume II des Comptes publics

Crédits (dollars)		Budget principal	Total disponible	**Emploi réel**
	Tribunal de l'aviation civile			
60	Dépenses du Programme	1 052 000	1 052 000	**820 945**
(L)	Contributions aux régimes d'avantage sociaux des employés	67 000	67 000	**67 000**
Total du Programme — Budgétaire		1 119 000	1 119 000	**887 945**

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1991-1992

1. Points saillants

- Le Tribunal de l'aviation civile continuera de recevoir les demandes de revue et d'appel et d'y donner suite rapidement, équitablement et officieusement. Des audiences ont lieu dans tous les coins du Canada car la Présidente du Tribunal estime que cela est nécessaire pour que l'organisme puisse bien s'acquitter de ses fonctions.

- Le Tribunal prévoit traiter 350 dossiers pour 1991-1992. Le coût total de fonctionnement pour la même période est évalué à 980 000 $.

2. État financier récapitulatif

Tableau 1 : Besoins financiers

(en milliers de dollars)	**Budgets des dépenses 1991-1992**	Prévisions 1990-1991	Différence
Révisions et appels	**980**	910	70
Années-personnes*:			
Contrôlées par Conseil du Trésor	**6**	5	1
Autres	**2**	2	—
	8	7	1

* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter le tableau 9, page 15. Les prévisions de 1990-1991 sont inférieures de 77 000 $ à celles du budget principal (987 000 $) de cet exercice. Cela résulte en grande partie d'une réduction de 20 000 $ reliée à l'appuie des troupes canadiennes dans le Golfe persique, 44 000 $ reliés au délai de la dotation et autres montants divers de 13 000 $ y compris la taxe de vente fédérale.

Explication de la différence : L'augmentation des besoins financiers de 1990-1991 établies le 30 novembre 1990, est liée aux facteur suivants.

	(en milliers de dollars)
• Augmentation des déplacements des membres et du personnel	10
• Augmentation de l'information au milieu de l'aviation	6
• Augmentation des services professionnels, par exemple la sténographie judiciaire et la consultation en informatique	31

•	Augmentation de la moyenne des salaires	13
•	Augmentation des achats d'équipement	4
•	Augmentation des contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	6

B. Rendement récent

1. Points saillants

Les points saillants pour 1990-1991 comprennent :

- L'établissement prévu, au 30 novembre 1990, de 232 dossiers ayant trait à des demandes d'audience de révision et d'appel, en plus de 112 dossiers de 1989 qui ont été reportés.

Les points saillants pour 1989-1990 comprennent :

- Deux cent quatre-vingt-six dossiers ont été traités.

2. Examen des résultats

Tableau 2 : Résultats financiers en 1989-1990

(en milliers de dollars)	1989-1990		
	Réel	Budget principal	**Différence**
Tribunal de l'aviation civile	887,9	1 119,0	**(231,1)**
Année-personnes* :			
Contrôlées par le CT	5	6	**(1)**
Autres	3	3	**—**
	8	9	**(1)**

* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter le tableau 9, page 15.

Explication de la différence: Les dépenses pour 1989-1990 ont été de 231 100 $ ou de 21% inférieures aux ressources allouées. Cette différence est essentiellement attribuable au fait suivant :

	(en milliers de dollars)
• Report de l'atelier supplémentaire prévu pour tous les membres et les employés	(56,0)
• Sous-utilisation des transports et des communications, y compris les services de consultation professionnelle	(175,1)

C. Données de base

1. Introduction

Le Tribunal de l'aviation civile a été désigné organisme faisant rapport au Parlement par l'entremise du ministre des Transports par une loi proclamée le 1er juin 1986. Cette loi est issue de recommandations de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne au Canada, dirigée par M. le juge C.L. Dubin en 1980 et en 1981. Une des principales recommandations préconisait qu'un "Tribunal d'appel de l'aviation civile devrait être créé qui entendrait et étudierait tous les appels interjetés contre les sanctions administratives prises par le Directeur de l'application de la loi ou les directeurs régionaux".

2. Mandat

Le mandat du Tribunal de l'aviation civile est énoncé dans la Loi en modification de la Loi sur l'aéronautique, Partie 4 du projet de loi C-36, adoptée le 1er juin 1986. Il consiste à s'occuper de demandes de revue et d'appel concernant des mesures de contraite prises par Transports Canada par voie administrative.

3. Objectif du Programme

Fournir aux milieux de l'aviation l'occasion d'en appeler des décisions concernant l'application de la Loi sur l'aéronautique ou des peines imposées en vertu de cette loi.

4. Description du Programme

Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme indépendant qui répond aux demandes que lui font les milieux de l'aviation pour qu'il tienne des audiences relatives aux décisions d'exécution évaluées conformément à la Loi sur l'aéronautique. Les audiences se font à deux niveaux pour garantir que le ou les requérants ont plus d'une possibilité pour être entendus. Le premier niveau est la revue, qui est normalement effectuée par un membre du Tribunal. Cette audience est une revue de la décision du Ministre d'annuler ou de suspendre un document d'aviation canadien ou, pour des raisons médicales, de refuser de renouveler ce document, ou d'imposer une amende. Si l'une ou l'autre des parties n'est pas satisfaite de la décision rendue lors de cette revue, elle peut (dans les dix jours suivant de la décision de la revue) faire une demande l'appel (2e niveau). Le deuxième niveau est un appel de la décision rendue par le membre du Tribunal au premier niveau. L'audience de deuxième niveau est habituellement entendue par trois membres du Tribunal, dont l'un est le président du groupe. Le membre qui s'est occupé de la première audience ne participe pas à la deuxième. Cet appel est fondé sur les arguments, les preuves et les pièces à conviction présentés dans la transcription de l'audience de revue et contenus dans le dossier de cette dernière. Seules les nouvelles preuves qui n'étaient pas disponibles auparavant peuvent être présentées à l'audience d'appel. Pour des raisons pratiques, les audiences ont lieu dans les diverses régions du Canada, dans l'une ou l'autre des langues officielles.

5. Plan d'exécution du Programme

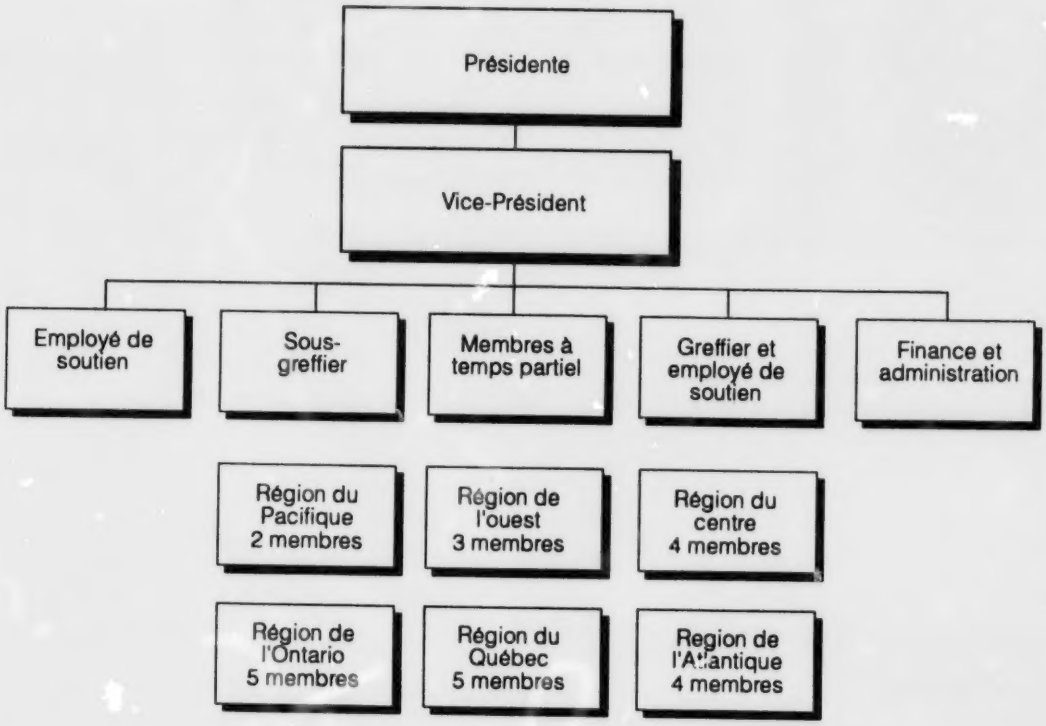
Structure de l'organisation : Le Tribunal de l'aviation civile rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. Le bureau principal du Tribunal se trouve dans la Région de la Capitale nationale, mais il compte un bureau régional à Toronto. Sa Présidente, qui est la première dirigeante, assure la supervision et la direction des travaux nécessaires au

fonctionnement du Tribunal. Le personnel de la Présidente et du Vice-président totalisent quatre années-personnes et la gestion des finances et l'administration comptent, pour leur part, deux années-personnes. D'autres membres à temps partiel proviennent de partout au Canada et sont nommés par décret en conseil d'après leurs connaissances et compétences en aéronautique, y compris la médecine aéronautique.

Structure de l'activité : Le Tribunal de l'aviation civile s'occupe d'une activité, à savoir les audiences et les appels.

Le tableau 3 donne la répartition des employés et membres par fonction.

Tableau 3 : Organigramme



La seconde moitié du tableau 3 montre la distribution des membres à temps partiel par Région. Tous les membres relèvent de la Présidente et du Vice-président.

Equivalents en années-personnes : Outre les six années-personnes utilisées par les employé réguliers à temps plein et les 2 années-personnes utilisées par la Présidente et le Vice-président, les 23 employés à temps partiel utilisent l'équivalent de 4 années-personnes.

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Milieux de l'aviation : Le Canada compte environ 70 932 employés d'aviation brevetés et 27 000 aéronefs immatriculés. Étant donné l'importance de ce volume, le nombre d'infractions à la Loi sur l'aéronautique continuera d'augmenter. Par conséquent, le nombre de demandes d'audience reçues au Tribunal a augmenté régulièrement depuis sa création en 1986, et le Tribunal ne peut modifier cette tendance.

Ministère : La direction de l'application des règlements de Transport Canada et son personnel régional peuvent, pour certaines infractions prévues dans la Loi sur l'aéronautique, suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document d'aviation canadien ou imposer une amende.

E. Données sur le rendement et l'efficacité du programme

L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de fournir aux milieux de l'aviation l'occasion de faire entendre ses cas de façon équitable et dans un laps de temps raisonnable. Le nombre de jours écoulés entre la réception d'une demande de révision et l'audience réelle se chiffre en moyenne à 120, et à 90 pour un appel. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision soit rendue après la fin d'un exercice de revue ou d'un appel se chiffre à 15 environ.

C'est la politique du Tribunal de tenir ses audiences à l'endroit au Canada où la supposée infraction a eu lieu. Cette façon de faire permet à tout témoin pour le titulaire du document ou pour Transport Canada de se présenter aux audiences sans avoir à acquitter des frais de déplacement élevés. En ce qui concerne le Tribunal, ses membres ont besoin des ressources nécessaires pour se rendre à ces endroits, peu importe la distance.

Les principes de base régissant le Tribunal sont l'indépendance et l'objectivité. La mesure selon laquelle le Tribunal remplit son mandat en faisant des analyses pertinentes et en prenant des décisions judicieuses dans la tenue d'audiences pour des révisions et des appels déterminera son efficacité pour la traiter avec les milieux de l'aviation au Canada.

Le Tribunal constitue la seule procédure garantissant que les titulaires de documents d'aviation canadiens ont accès à la justice naturelle.

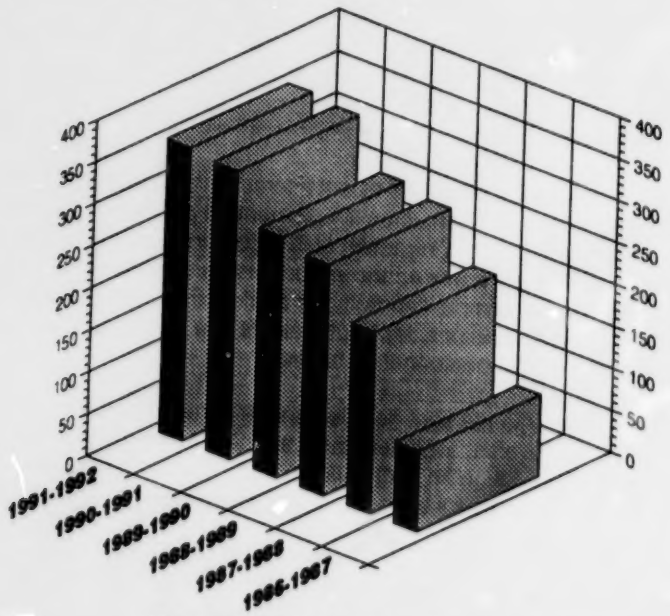
Tableau 4 : Dépenses du Programme par fonction

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**		Prévu 1990-1991		Réel 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	**A-P**	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dirigeants du Tribunal	**290**	**—**	281	—	225	—	190	3
Audiences et dépenses connexes	**504**	**4**	454	3	444,5	3	477	3
Administration	**186**	**2**	175	2	168	2	177	2
Total	**980**	**6**	910	5	887,5	5	844	8

L'indicateur général de la charge de travail du Tribunal est le nombre de demandes d'audience qu'il reçoit. C'est le mandat du Tribunal d'entendre toutes les requêtes, par suite d'une décision de Transport Canada de suspendre, d'annuler ou de refuser de renouveler un document d'aviation canadien. Il est impossible de prévoir à 100% ces indicateurs, car le Tribunal n'a aucun contrôle sur eux.

Le tableau 5 indique que le nombre de demandes d'audiences a crû à un rythme régulier depuis la création du Tribunal en juin 1986. Les chiffres indiqués pour 1991-1992 et 1990-1991 sont des prévisions et ceux de 1986-1987 à 1989-1990 représentent des dossiers réels.

Tableau 5 : Dossiers ouverts par le Tribunal de l'aviation civile depuis 1986



Nota : 1991-1992 et 1990-1991 sont des prévisions seulement.

Tableau 6 indique la distribution des demandes par catégorie.

Tableau 6 : Indicateurs généraux de la charge de travail

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**		Prévu 1990-1991		Réel 1989-1990		Réel 1988-1989	
	cas	**$**	cas	$	cas	$	cas	$
Règlements sans audience	**132**	**369,6**	132	349,2	118	315,0	100	287,4
Audiences terminées	**130**	**364,0**	125	330,7	114	304,3	151	433,8
Cas inscrits	**17**	**47,6**	17	44,9	24	64,8	10	28,8
Nouveaux cas	**71**	**198,8**	70	185,2	76	202,9	33	94,9
Total	**350**	**980,0**	344	910,0	332	887,0	294	844,9
Coût moyen des cas		**2,80**		2,64		2,67		2,87

Bien que les indicateurs du tableau 6 soient intéressants, ils ne sont pas suffisant pour déterminer toutes les répercussions financières simplement en prévoyant le nombre de demandes reçues pour chaque genre d'infraction et la façon dont elles sont traitées. Lorsque nous comparons les audiences, il y a des écarts importants dans les ressources dépensées à cause de facteurs incontrôlables comme l'endroit des audiences, le temps qui y a été consacré, la préparation, la rédaction des décisions, les coûts relatifs à la sténographie judiciaire, les transcriptions, les installations et le personnel de soutien.

Les cas réglés sans audience sont des demandes enregistrées au Tribunal et réglées le jour même où les audiences devaient avoir lieu, ou avant. Dans ces cas-là, Transports Canada et le titulaire d'un document d'aviation en sont venus à une entente ou ont retiré leur demande. Voici certaines raisons pour lesquelles il est possible de régler des cas sans audience :

- le titulaire du document a payé l'amende avant l'audience;
- le titulaire a été rétable dans ses privilèges avant l'audience;
- la demande d'audience a été retirée par le Ministre;
- la demande d'audience a été retirée par le titulaire;
- l'allégation a été retirée par le Ministre;
- le titulaire ne s'est par présenté à l'audience.

Les cas inscrits à l'horaire sont ceux pour lesquels une date d'audience a été fixée dans un proche avenir. Les nouveaux cas dont la date doit être déterminée sont les demandes qui ont été enregistrées mais pour lesquelles il reste à fixer la date d'audience.

Le tableau 7 indique le nombre de jours consacrés aux audiences par les membres à temps partiel.

Tableau 7 : Nombre de jours consacrés aux audiences par les membres

Genre d'audience tenue par les membres	**Budget des dépenses 1991-1992 jours**	Prévu 1990-1991 jours	Réel 1989-1990 jours	Réel 1988-1989 jours
Révisions	**130**	123	119	175
Appels	**330**	322	262	255
Total	**460**	445	381	430

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Le tableau 8 présente les dépenses du Tribunal de l'aviation civile par article.

Tableau 8 : Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990
Personnel			
Traitement et salaires	**467**	454	442
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**72**	66	67
	539	520	509
Biens et services			
Transport et communications	**170**	160	130
Information	**12**	6	6
Services professionnels et spéciaux	**211**	180	186,9
Location	**4**	4	4
Achat de services de réparation et d'entretien	**12**	12	14
Services publics, fournitures et approvisionnements	**30**	26	37
Autres subventions et paiement	**2**	2	1
	441	390	378,9
Total des dépenses de fonctionnement	**980**	910	887,9
Capital	**—**	—	—
	980	910	887,9

2. Besoins en personnel

Tableau 9 : Détails des besoins en personnel

	Années-personnes* contrôlées				
	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1991-1992
Administration et service extérieur					
Services administratifs	1	1	1	17 470 – 72 817	46 021
Administration des programmes	2	2	2	14 470 – 72 817	43 406
Soutien administratif					
Commis aux écritures et aux règlements	2	2	2	16 504 – 40 509	27 496
Secrétariat, sténographie, dactylographie	1	0	0	16 356 – 40 768	26 889
	6	5	5		

	Autres années-personnes*				
	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1991-1992
Cadres supérieurs	2	2	3	59 000 – 132 700	80 220

* L'expression **années-personnes** désigne l'emploi d'une personne pendant une année complète ou l'équivalent (par exemple, l'emploi de trois personnes pendant quatre mois chacune). Une année-personne peut viser les employés rémunérés au tarif des heures normales (au Canada ou à l'étranger), permanents ou non, à temps plein ou partiel, saisonniers, nommés pour une période déterminée ou occasionnels et les autres types d'employés.

Les **années-personnes contrôlées** sont assujetties au contrôle du Conseil du Trésor. À quelques exceptions près, le Conseil du Trésor contrôle directement le nombre d'années-personnes des ministères et organismes énumérés à l'annexe I et II de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique. Le Conseil du Trésor ne contrôle pas les années-personnes concernant le personnel des ministres nommé en vertu de l'article 39 de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique et toutes les nominations faites en vertu d'un décret. En outre, les années-personnes de certains ministères et organismes peuvent être exemptées du contrôle du Conseil du Trésor. Dans la partie II du Budget des dépenses, les années-personnes contrôlées sont identifiées comme années-personnes autorisées.

Les **autres années-personnes** ne sont pas assujetties au contrôle du Conseil du Trésor mais sont divulguées à la partie III du Budget des dépenses, dans un tableau comparatif avec les années précédentes, à l'appui des dépenses en personnel requises énoncées dans le Budget des dépenses.

Nota : Les colonnes concernant les années-personnes montrent la répartition prévue des années-personnes du programme, contrôlées ou non, par groupe professionnel. La colonne concernant l'échelle des traitements actuelle indique les échelles salariales par groupe professionnel en vigueur le 1er octobre 1990. La colonne visant l'échelle des traitements moyens indique les coûts salariaux estimatifs de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations d'échelon annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe. Les modifications apportées à la répartition des éléments utilisés pour le calcul peuvent influer sur la comparaison des moyennes entre les années.

3. Coût net du Programme

Tableau 10 : Coût net du Programme pour 1991-92 (en milliers de dollars)

	Budget principal 1991-1992	Plus* autres coûts	Coût total estimatif du Programme **1991-1992**	1990-1991
Tribunal de l'aviation civile	980,0	118,7	**1 098,7**	1 055,9

* Les autres coûts de 118 700 $ comprennent:

	(en milliers de dollars)
• Locaux fournis sans frais par Travaux publics	101,0
• Des services administratifs et de comptabilité fournis sans frais par Approvisionnements et Services Canada	1,0
• Avantage sociaux des employés constitués de la contribution de l'employeur aux primes des régimes d'assurance et des frais payés par le Secrétariat du Conseil du Trésor	16,7

B. Index par sujet

Autorisations de dépenser		4
Besoins en personnel		15
Besoins financiers par article		14
Coût net du Programme		16
Dépenses du programme par fonction		10
Diagrammes	– Dépenses du programme	11
	– Indicateurs généraux de la charge de travail	12
	– Organigramme	9
	– Dossiers depuis 1986	11
Efficacité		10
Emploi des autorisations en 1989-1990		5
Facteurs externes		10
Jours de séance		13
Mandat		8
Milieux de l'aviation		10
Objectif		8
Plan d'exécution du programme		8
Points saillants de 1989-1990		7
Points saillants de 1990-1991		7
Points saillants de 1991-1992		6
Programme du Tribunal de l'aviation civile		8
Programme par activité		4
Rendement récent		7
Structure de l'activité		9